

# 限界にきた民営JR7社 体制と再国有化の展望

2022.4.29 安全問題研究会  
(「ノーモア尼崎事故」集会報告)

# 2022年、本当は節目の1年なの だが…

- 日本初の鉄道開通(1872年、新橋～横浜)から150年
- 国鉄分割民営化(1987年)から35年
- 相次ぐ災害、廃線、ローカル線危機……  
祝賀ムードにはほど遠く

# JR西日本「4.11ショック」

- JR西、自社単独では維持困難な17路線30区間を初公表
- 芸備線・東城～備後落合の営業係数（100円の売上げをあげるためにかかる費用）が「2万5416」
- 国鉄末期は線区ごとの収支公表。特定区間を切り取っての公表は恣意的、作為的

# 国鉄末期も「指定→除外」

- 三江線(廃止済)、木次線、芸備線、福塩線、姫新線……国鉄末期(国鉄再建法施行当時)も一度、第2次特定地方交通線に指定後、除外
- 芸備線、福塩線、姫新線……ピーク時輸送密度が1000人を超えるため(国鉄再建法施行令第3条1号該当)
- 三江線、木次線……並行道路未整備のため(施行令第3条2~3号該当)

# 芸備線・東城～備後落合間とは？ (1990年代末期の姿)

備後落合駅で発車を待つ急行列車

1日の列車本数は備後落合  
方面5本、新見方面7本



芸備線 標準時刻  
Geibi Line Timetable

備後落合 方面 for Bingo-Ochiai		新見 方面 for Niimi	
5		5	
6	34****	6	11**
7		7	39**
8	27****	8	21**
9		9	
10		10	
11		11	
12		12	
13	26****	13	25**
14		14	
15		15	41**
16	58****	16	32**
17		17	
18		18	45**
19	8****	19	
20		20	
21		21	
22		22	
23		23	
0		0	

停車駅のご案内

当時も今も状況は大きく変わらず

JR北海道は輸送密度2000人未満を維持困難としたが……

国鉄末期の特定地方交通線は、ほとんどが2000人未満。

しかし、30年以上経った今日、ほとんどが存続。

三セクでできることが、なぜJRではできないのか？

1. 存続している路線

特定	会社名	所在地	旧路線名	区間	路線距離 (km)	輸送密度
②	秋田内陸縦貫鉄道	秋田県	阿仁合線	鷹ノ巣～比立内	46.1	1,524
①			角館線	松葉～角館	19.2	284
①	由利高原鉄道	秋田県	矢島線	羽後本荘～矢島	23.0	1,876
③	山形鉄道	山形県	長井線	赤湯～荒砥	30.6	2,151
①	三陸鉄道	岩手県	久慈線	久慈～譜代	26.1	762
①			宮古線	田老～宮古	12.8	605
①			盛線	吉浜～盛	21.6	972
①	阿武隈急行	宮城県・福島県	丸森線	槻木～丸森	17.4	1,082
②	会津鉄道	福島県	会津線	西若松～会津高原尾瀬口	57.4	1,333
②	真岡鉄道	茨城県・栃木県	真岡線	下館～茂木	42.0	1,620
②	わたらせ渓谷鐵道	群馬県	足尾線	桐生～間藤	44.1	1,315
①	いすみ鉄道	千葉県	木原線	大原～上総中野	26.9	1,815
②	天竜浜名湖鉄道	静岡県	二俣線	掛川～新所原	67.9	1,518
①	明知鉄道	岐阜県	明知線	恵那～明智	25.2	1,623
②	長良川鉄道	岐阜県	越美南線	美濃太田～北濃	72.2	1,392
①	樽見鉄道	岐阜県	樽見線	大垣～樽見	24.0	951
③	愛知環状鉄道	愛知県	岡多線	岡崎～新豊田	19.5	2,757
②	伊勢鉄道	三重県	伊勢線	河原田～津	22.3	1,508
③	京都丹後鉄道	京都府	宮津線	西舞鶴～豊岡	83.6	3,120
①	信楽高原鉄道	滋賀県	信楽線	貴生川～信楽	14.8	1,574
①	北条鉄道	兵庫県	北条線	粟生～北条町	13.8	1,609
①	若桜鉄道	鳥取県	若桜線	郡家～若桜	19.2	1,558
②	錦川鉄道	山口県	岩日線	川西～錦町	32.7	1,420
③	土佐くろしお鉄道	高知県	中村線	窪川～中村	43.0	2,289
③	平成筑豊鉄道	福岡県	伊田線	直方～田川伊田	16.2	2,871
③			糸田線	金田～田川後藤寺	6.9	1,488
③			田川線	田川伊田～行橋	26.3	2,132
①	甘木鉄道	福岡県	甘木線	基山～甘木	14.0	653
②	松浦鉄道	佐賀県・長崎県	松浦線	有田～佐世保	93.9	1,741
①	南阿蘇鉄道	熊本県	高森線	立野～高森	17.7	1,093
③	くま川鉄道	熊本県	湯前線	人吉～湯前	24.9	3,292
	合計				1,005.3	



# 転換三セクで廃止はわずか！

## 2. 廃止路線

特定	会社名	所在地	旧路線名	区間	路線距離 (km)	輸送密度
②	北海道ちほく高原鉄道	北海道	池北線	池田～北見	140.0	943
①	弘南鉄道	青森県	黒石線	川辺～黒石	6.6	1,904
①	下北交通	青森県	大畑線	下北～大畑	18.0	1,524
③	のと鉄道	石川県	能登線	穴水～蛸島	61.1	2,045
①	神岡鉄道	岐阜県	神岡線	猪谷～神岡	20.3	445
①	三木鉄道	兵庫県	三木線	厄神～三木	6.8	1,384
②	高千穂鉄道	宮崎県	高千穂線	延岡～高千穂	50.1	1,350
	合計				302.9	

盲腸線

※「特定」欄の丸数字は第1次～第3次の別を示す。輸送密度は国鉄再建法の基準年度(1978年度)。  
※「鉄道要覧(平成24年版、国交省鉄道局監修)」鉄道図書刊行会を基に筆者作成

- 北海道ちほく高原鉄道以外の廃止路線は、すべて盲腸線(行き止まり路線)
- 盲腸線化(行き止まり化)は滅びの道～なぜつながっている線路をわざわざ切るのか？(根室本線など)

# 輸送密度は「破たんした尺度」

- 輸送密度とは「1日1km当たり乗車人員／貨物輸送量」のこと
- 乗客10人が10kmの区間を乗車したら  
 $10人 \times 10km = 100人キロ$
- 50tの貨物を1,000kmの区間で輸送したら  
 $50t \times 1,000km = 50,000トンキロ$
- 「乗客／荷主が鉄道会社にいくら支払ったか」は輸送密度では測れない(コストも同様)



# 「輸送密度が低いから維持できない」は本当か？

東京～新横浜 (28.8km)	乗客1人で新幹線グリーン車乗車	乗客5人で普通列車乗車
運賃	500円	500円
特急料金	860円	0円
グリーン料金 (~100km)	1,280円	0円
合計	2,640円	500円 (5人2,500円)
輸送密度	28.8人キロ (28.8 × 1)	144.0人キロ (28.8 × 5)

- 東京～新横浜間 (28.8km) で比較
- 新幹線グリーン車に1人で乗る場合と普通列車に5人で乗る場合では、輸送密度では普通列車の方が大きい  
が、売上げは新幹線に1人で乗る方が多い
- 客単価を上げれば輸送密度が低くても鉄道は維持できる (3セク鉄道はこの手法で維持)

# コロナ禍で10年早く訪れた破局

朝日新聞デジタル > 記事

## 過疎地域、全国自治体の半分超に 政府の地方創生策、実効性薄く

小泉浩樹 2022年1月21日 20時05分

シェア

ツイート

ブックマーク

スクラップ

メール

印刷

list

1



過疎地域に指定されている高知県大川村は見渡す限り山が広がる=2019年1月

総務省が人口減少率などから「過疎地域」に指定する自治体が、全国の市町村の半分以上を超えていくことがわかった。過疎自治体が5割を超えるのは1970年の指定制度開始以降初めて。政府は地方創生策を進めているが、地方の衰退に歯止めがかかっていない。

2020年の国勢調査を受け、総務省は1月中旬、過疎地域持続的発展支援特別措置法（過疎法）に基づいて、「過疎地域」に指定される自治体への通知を行った。4

月1日付の官報で公示する。

今年、ついに全国自治体の半数以上が「**過疎自治体**」指定！

# JR西「4・11ショック」 予想されていた未来だが……

- コロナ禍で「三密」禁止→①客単価の高い「インバウンド」、②安定収入をもたらす「通勤定期客」が揃って蒸発
- 儲かる路線で儲からない路線を支える「内部補助」が崩壊（コロナ後は復活も）
- 全国の半数の自治体が「過疎地指定」→人の移動が近距離主体になり長距離客減少
- 2030年頃と思われていた未来が突然来た

# (おまけ) 鉄道40年周期説

日本の鉄道は、概ね35～40年ごとに経営形態を変えてきた。

年	出来事
1872	民間資本により鉄道開通(新橋～横浜) 以降、民間資本の手で各地に延伸
1906	鉄道国有法成立、主要路線国有化 (民営鉄道から官営鉄道へ)
1949	運輸省鉄道総局から国鉄へ (官営鉄道から公共企業体へ)
1987	国鉄分割民営化、JRへ (公共企業体から再民営化へ)
2016	JR北海道の経営危機が表面化 (「維持困難線区」公表)
2027	<予測> 次の形態へ大再編?

# JR再国有化法案決定！

- 日本鉄道公団法案（本則59条、附則6条）
- JR旅客6社、貨物会社の鉄道7社及びその事務事業、JRバス8社の事務事業、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が保有する整備新幹線財産、同機構が特例業務勘定をもって実施している旧国鉄業務のすべてを新設する日本鉄道公団に再編統合し、全国1社に戻す

# 再国有化は2段階で(第1条)

- 鉄道国有法制定時(1906年)は2段階実施
- 経営が深刻な北海道・四国・貨物を先行。本州3社+九州は3年後。
- JRバスは北海道・四国を先行。本州各社(東北・東日本・東海・西日本・中国)は3年後。

# JRの事業再編 (第1条～第5条)

- 新型公共企業体「日本鉄道公団」(仮称)を設立し、現在のJR7社を吸収、全国一元的運営体制に戻す。
- 並行在来線切り離しは鉄道政策として失敗。並行在来線転換第三セクター鉄道は「日本鉄道公団」(新設)に強制編入。
- 赤字線転換第三セクター鉄道は、希望により公団への復帰を認める。



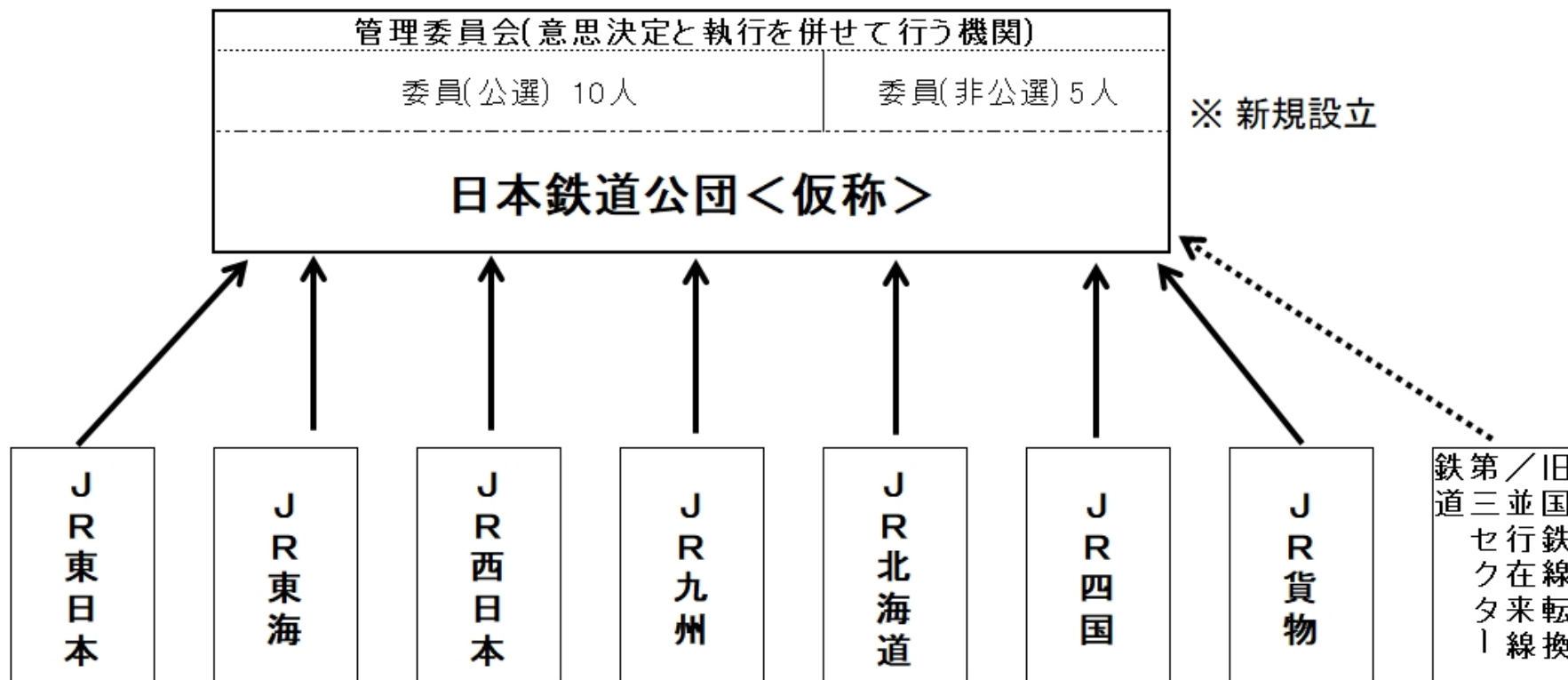
# 公団の経営理念（第6条）

- 所管する鉄道事業及び旅客自動車運送事業の公共性を自覚し、**地方においても国民生活に必要な移動の利便性を最大限確保**することを旨として実施
- 「交通権」の文言を入れたかったが、見送り（2015年の交通政策基本法制定時、政府与党の激しい抵抗があったため）。
- 公正で民主的、自律的事業運営を行うとともに、最大限の情報公開（情報公開法の全面適用）

# 管理委員会 (第13条～第14条)

- 公団に意思決定と執行を併せて行う機関として管理委員会を置き、運賃の決定・改定、路線の新設・改廃などの重要な事項は管理委員会の議決により決定する。
- 管理委員会を国民の強い統制下に置くため **委員15人のうち10人は公選制。**
- 委員には、18歳以上の有権者で100人以上の有権者から推薦を受けたものが立候補できる。非公選委員は有識者枠。

# 法案成立後の具体的イメージ



# 公選委員の定数 (第15条)

公選委員の定数配分



# 公選委員の選出 (第15条3項)

- 公選法を準用 (立候補に供託金不要)
- 国政選挙でも最近の投票率は50%程度。日本鉄道公団管理委員の選挙のためだけに投票所に出向く有権者がいるとは到底考えられない。
- このため、単独選挙はせず直近の参院選に併せて選挙を実施。参院議員に合わせるため、任期を6年とする。

# 公団職員の労働条件 (第31条～第37条)

- 同一労働同一賃金、国家公務員準拠の原則
- ①疲弊する地方経済底上げ、②公団における人事の円滑化……のため、全国同一賃金原則(地域手当等を設けることは可能)
- 残業削減の努力義務を公団に課す
- 公団職員を国家公務員共済組合員とし、福利厚生も公務員並みに。ただし身分は非公務員(NHK、日本中央競馬会等を参考)

# 公団の運賃、財務会計 (第38条～第52条)

- 全国同一運賃(ユニバーサル・サービス)原則
- 企業会計原則を適用するが、**独立採算制の禁止(特に、赤字を理由とした廃線の禁止)**
- 公団が剰余金(民間企業でいう純利益)を上げたときは、その10%を国庫納付。**欠損が出た場合は国による補填を義務づけ**(旧国鉄では努力義務のため実施されず放置。累積債務の原因に) ←**旧国鉄の失敗を踏まえた措置**



# 非営利化、全国1社統合で 予想される効果

- コロナ後を見据え、全国規模での内部補助復活に期待（新幹線、首都圏、近畿圏などの利益で地方を支える仕組みの復活）
- 受忍限度を超えた「儲かる会社」と「赤字の会社」の格差解消
- 貨物調整金など、分割に起因する複雑怪奇な諸制度の全廃
- JR北海道などに投じられている数百億単位の国の支援が不要に

# 非営利化、全国1社統合で 予想される効果

- 公団役職員……公務員並み、全国一律かつ公平な労働条件の確保
- 公団当局……職員のモチベーション向上、円滑な人事。円滑な労使関係が課題
- 財務省……財政支援が不要となり、公団からの剰余金も見込める。
- 地方……「赤字廃線」禁止で住民の足の確保
- 利用者……全国一律のネットワーク復活。利便性確保が課題

# 日本鉄道公団法案の関連法案

- 中央新幹線等見直し法案……沿線地方自治体からの同意見通しが立たないリニア、九州新幹線西九州ルートの新設中止（当初は日本鉄道公団法案の附則に盛り込んだが、趣旨が異なる上この条項のためだけに法案が政争の具となり、成立しない恐れがあるため分離）。
- 鉄道・運輸機構法一部改正法案……貨物調整金をJRの「本線」または貨物迂回の可能性のある亜幹線に投入可能に（ただし、日本鉄道公団法案成立の場合には不要）。

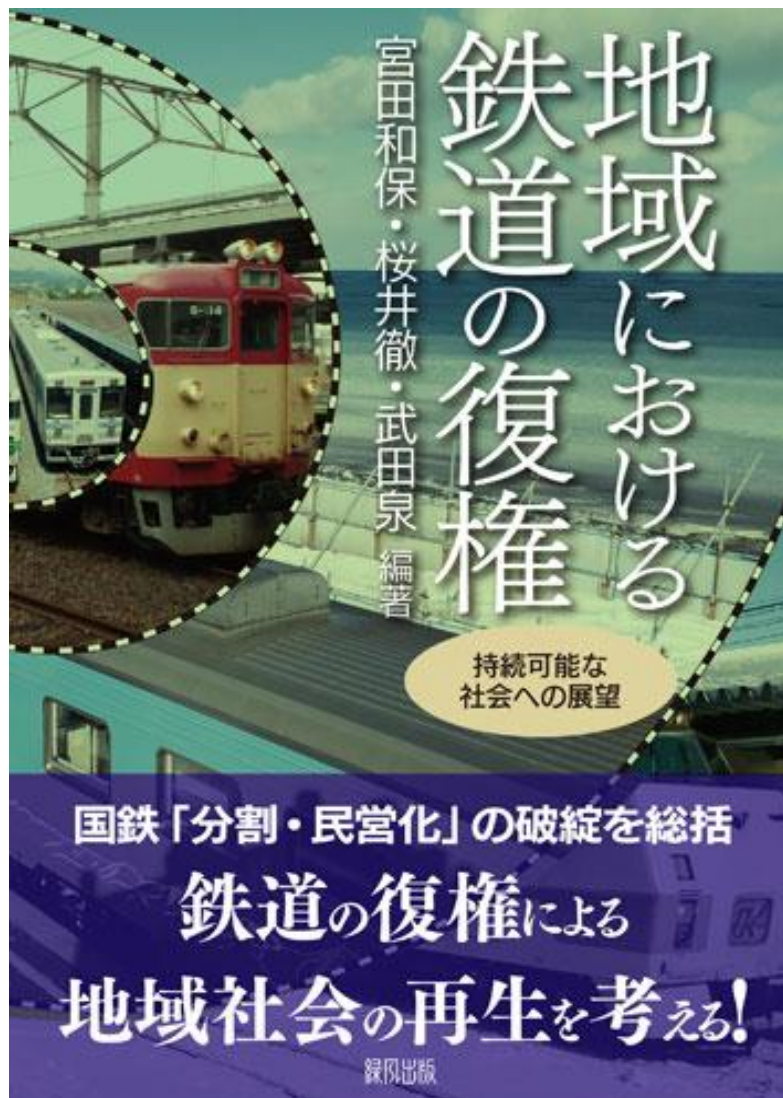
# なぜこの法案を作成したか

- 住民が存続を望んでいるローカル線ほど廃止され、住民が不要と考えているリニアや新幹線は反対しても強行建設される
- 「路線の新設や改廃をいつ、誰が、どのような手続きを経て決めているのか。そこに市民、有権者の意思は反映されているのか」という市民からの重要な問題提起
- 利用者や市民の意向を反映しない形での路線の新設・改廃では交通政策としての意味がない → 公団の管理委員に公選導入

# 鉄道が民主化すれば……

- 他の公共交通部門にも刺激を与え、交通全体が民主化
- 交通民主化は「まちづくり民主化」
- 地域から民主主義を作り出す

# 「地域における鉄道の復権」発売中！



- 安全問題研究会ホームページに、法案全文・関連資料を掲載
- <https://transportation.sakura.ne.jp/local/koudan/koudanhuan-top.html>

安全問題研究会

🔍 検索



日本鉄道公団法案

🔍 検索

